

B

Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A und Teilplan B für eine Teilfläche des Gebietes östlich Walther-Rathenau-Straße / westlich Frachtstraße bzw. östlich Frachtstraße / westlich Wilhelm-Bertelsmann-Straße im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB

- Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung / Begründung

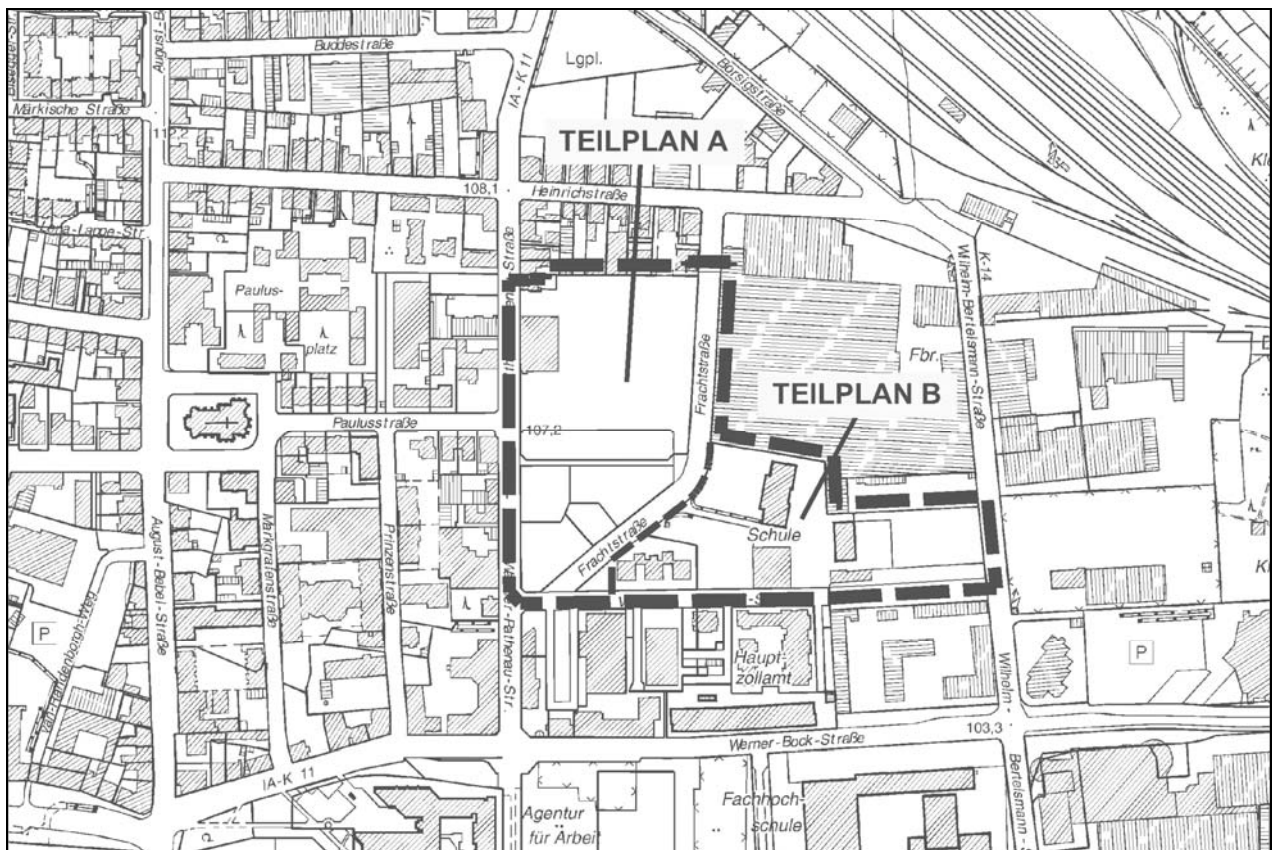
Aufstellungsbeschluss

STADT BIELEFELD

Bebauungsplan Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A und Teilplan B

Stadtbezirk: Mitte

Plangebiet: Östlich Walther-Rathenau-Straße / westlich Frachtstraße
bzw. östlich Frachtstraße / westlich Wilhelm-Bertelsmann-Straße



Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung / Begründung

Verfahrensstand:
Aufstellungsbeschluss

Verfasser:
Stadt Bielefeld
Bauamt – Team 600.42 (Mitte-West)

Drees & Huesmann · Planer
Vennhofallee 97, 33689 Bielefeld

INHALTSVERZEICHNIS DER BEGRÜNDUNG

1	Räumlicher Geltungsbereich und beabsichtigtes Planverfahren	2
2	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	3
3	Ziel und Anlass des Bebauungsplanes	4
4	Ziele der Stadtsanierung und Stadtumbau	5
4.1	Sanierungsziele in dem Geltungsbereich	5
4.2	Handlungskonzept Stadtumbau West	6
5	Bestandsbeschreibung	7
6	Städtebauliches Konzept	9
6.1	Erschließungskonzept	9
6.2	Bebauungskonzept	11
6.3	Stellplätze für den gebietsbezogenen ruhenden Verkehr	13
7	Beabsichtigte Festsetzungen	13
7.1	Art der baulichen Nutzung	13
7.2	Maß der baulichen Nutzung / Bauweise / Höhe baulicher Anlagen	14
7.3	Verkehrsflächen, Stellplätze / Garagen / Carports	14
7.4	Grünflächen	15
8	Ver- und Entsorgung	15
8.1	Trinkwasser / Löschwasser / Elektrizitäts- und Gasversorgung	15
8.2	Schmutz- und Niederschlagswasserentsorgung	15
9	Denkmalschutz	15
10	Umweltprüfung	16
11	Immissionsschutz	16
12	Bodenschutz	17
13	Artenschutz	19
14	Soziale Infrastruktur	20
15	Kosten der Umsetzung des Bebauungsplanes	21

Allgemeine Ziele und Zwecke / Begründung zum Bebauungsplan Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A und Teilplan B

Stadtbezirk: Mitte
Plangebiet: Östlich Walther-Rathenau-Straße / westlich Frachtstraße bzw. östlich Frachtstraße / westlich Wilhelm-Bertelsmann-Straße

Verfahrensstand: Aufstellungsbeschluss

1 Räumlicher Geltungsbereich und beabsichtigtes Planverfahren

Die Teilung des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ in einen Teilplan A und einen Teilplan B erfolgt vor dem Hintergrund der für das weitere Bauleitplanverfahren zu berücksichtigenden Prioritäten, zeitlich unterschiedlichen Umsetzungsperspektiven und der Inhalte.

Während der Teilplan A im Wesentlichen die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau und die Neuordnung des Bereiches zwischen der Walther-Rathenau-Straße und der Frachtstraße zum Inhalt hat, beschränkt sich der Regelungsgehalt innerhalb des Teilplanes B auf eine bestandsorientierte Festsetzung.

Aus diesem Grund ist es verfahrenstechnisch sinnvoll, die beiden Planteile im weiteren Aufstellungsverfahren getrennt zu behandeln.

Die inhaltliche Abhängigkeit beider Teilpläne ist über das in dieser Vorlage dargestellte städtebauliche Konzept / Gestaltungsplan für das weitere Verfahren gesichert.

Der räumliche Geltungsbereich für die beabsichtigte Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A und Teilplan B liegt innerhalb der Gemarkung Bielefeld, Flur 73.

Er soll im wesentlichen wie folgt begrenzt werden:

Teilplan A:

Im Norden: durch die nördliche Grenze des Flurstückes 165 der Flur 74;
im Osten: durch die östliche Grenze der Frachtstraße – Flurstück 168 der Flur 74 und Flurstück 526 der Flur 73 bzw. durch eine senkrechte Grenzziehung innerhalb des Flurstückes 620 vom Flurstück 526 zur südlichen Grenze des Flurstückes 620 der Flur 73;
im Süden: durch die nördliche Grenze der Dr.-Victoria-Steinbiß-Straße – Flurstück 602 der Flur 73 ;
im Westen: durch die östliche Grenze der Walther-Rathenau-Straße - Flurstück 109 der Flur 73 und Flurstück 152 der Flur 74.

Teilplan B:

Im Norden: durch die nördliche Grenze des Flurstückes 589 der Flur 73;
im Osten: durch die westliche Grenze des Flurstückes 589 der Flur 73;
im Süden: durch die südliche Grenze des Flurstückes 589 der Flur 73;
im Westen: durch die westliche Grenze der Flurstücke 589 und 520 der Flur 73 bzw. durch eine senkrechte Grenzziehung innerhalb des Flurstückes 620 vom Flurstück 526 (Frachtstraße) zur südlichen Grenze des Flurstückes 620 der Flur 73.

Gemäß § 1 (3) und § 2 (1) BauGB soll das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A und Teilplan B in einer Größe von rd. 4,2 ha eingeleitet werden.

Der Teilplan A umfasst eine Fläche von rd. 2,43 ha, der Teilplan B eine Fläche von rd. 1,54 ha.

Seit dem 01.01.2007 besteht gemäß § 13a BauGB die Möglichkeit, zur Mobilisierung von Bauland im Innenbereich ein beschleunigtes Bebauungsplanverfahren durchzuführen.

Der Bebauungsplan Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A und Teilplan B soll im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB aufgestellt werden.

Die Voraussetzungen für die Anwendung des § 13a BauGB sind gegeben:

- Die Planung dient der Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum.
- Die Planung dient der Innenentwicklung.
- Die zulässige Grundfläche nach BauNVO innerhalb des Plangebietes (Teilplan A und Teilplan B) liegt unter 20.000 m²: (rd. 3,97 ha Plangebiet abzüglich rd. 2,0 ha Verkehrsfläche / Fläche für den Gemeinbedarf =1,97 ha Nettobauland, bei GRZ von = 0,6 (0,4+50%-Überschreitung) = rd. 1,18 ha Grundfläche.
- Es wird durch die Planung keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.
- Mit der Planung ist keine Beeinträchtigung der in § 1 (6) Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter (FFH-Gebiete / Europäische Vogelschutzgebiete) verbunden.

Es sind keine weiteren Bebauungspläne im Umfeld des Plangebietes für eine Aufstellung vorgesehen bzw. es ist keine Änderung der bislang in den angrenzenden Bebauungsplänen festgesetzten Grundflächenzahl in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit der hier in Rede stehenden Planung vorgesehen. Somit sind keine weiteren Grundflächen für die Bestimmung der Voraussetzung zur Anwendung des § 13a BauGB im vorliegenden Fall relevant.

Mithin ergibt sich formal keine Notwendigkeit zur Vorprüfung des Einzelfalles (überschlägige Prüfung erheblicher Umweltauswirkungen) gem. Anlage 2 zu § 13a (1) Satz 2 Nr. 2 BauGB.

Mit der Anwendung des § 13a BauGB kann somit entsprechend dem vereinfachten Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen (§ 13 BauGB) auf eine Darstellung der nach § 2 (4) BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes und der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen (Umweltprüfung) verzichtet werden, da mit der Planung der Umweltzustand des Plangebietes bzw. der benachbarten Gebiete nicht nachteilig verändert wird.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A und Teilplan B befindet sich im Süden innerhalb des Geltungsbereiches des in der Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 76.00, Teilplan 2. Aus diesem Grund ist der Bebauungsplan Nr. III / 3 / 76.00, Teilplan 2 durch den aufzustellenden Bebauungsplan Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A und Teilplan B zu überplanen und zu ersetzen. Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/3/76.00, Teilplan 2 ist daher einzustellen.

2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Bielefeld stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A und Teilplan B „Gemischte Baufläche“ bzw. „Gemeinbedarfsfläche“ dar.

Die Darstellung von „Gemischter Baufläche“ erfolgt auch westlich, nördlich und südlich des Geltungsbereiches. Nordöstlich des Geltungsbereiches ist „Gewerbliche Baufläche“ dargestellt.

Innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Teilplanes A ist für das Gebiet des Projektes „Paulus-Carree“ die Festsetzung eines „Allgemeinen Wohngebietes“ vorgesehen, so dass der Bebauungsplan hier nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt ist. Ein Bebauungsplan, der von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes abweicht, kann gemäß § 13a (2) Ziffer 2 BauGB auch aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt ist. Die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebietes darf nicht beeinträchtigt werden. Der Flächennutzungsplan ist im Wege der Berichtigung anzupassen.

Eine Nicht-Beeinträchtigung der geordneten städtebaulichen Entwicklung des Gemeindegebietes ist gegeben. Ziel der Anpassung soll die Darstellung einer Wohnbaufläche sein.

Innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Teilplanes B wird weiterhin der Darstellung des Flächennutzungsplanes (Flächen für den Gemeinbedarf - Zweckbestimmung Schule und Sporthalle) entsprochen werden.

3 Ziel und Anlass des Bebauungsplanes

Anlass für die Planung ist in dem Teilplan A (östlich Walther-Rathenau-Straße / westlich Frachtstraße) die Nachnutzung der innerstädtischen Brachfläche zum Zwecke einer Wohnnutzung („Projekt Paulus-Carree“). Inhalte der Planung sind 3-geschossige Stadthäuser, ein 4-geschossiges Gebäude für Servicewohnen für Senioren (Gemeinschaftliches Wohnprojekt), zwei jeweils 4-geschossige Gebäude für Familienwohnen, zwei 4-geschossige Baukörper für Studentenwohnen sowie vier Wohngebäude sind als 4-geschossige kubische Baukörper (Stadtvillen). Zudem wird das Bestandsgebäude an der Walther-Rathenau-Straße (ehemaliges Lager- und Verwaltungsgebäude) für die Nutzung in Form von Loft – Wohnungen ebenso berücksichtigt wie das bereits bauvorangefragte viergeschossige Gebäude im Süden des Plangebietes in dem Dreieck Walther-Rathenau-Straße / Frachtstraße.

Um die planungsrechtliche Zulässigkeit für die geplante Bebauung und Nutzung zu erreichen, ist die Aufstellung des Bebauungsplanes notwendig.

In dem Bereich östlich Frachtstraße / westlich Wilhelm-Bertelsmann-Straße (Teilplan B) wird der ergänzenden Beschlussfassung zum Satzungsbeschluss zur Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/3/48.02 „Am Wiesenbad“ für das Gebiet südlich Werner-Bock-Straße, westlich der Fachhochschule, nördlich des Wiesenbades und östlich der Agentur für Arbeit im beschleunigten Verfahren der Innenentwicklung gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB) (Drucks.-Nr. 5998/2004-2009, BV Mitte 23.10.2008, TOP 12, UStA 04.11.2008, TOP 26) entsprochen.

Dort ist formuliert, für den in Folge des o.g. Bebauungsplanes wegfallenden, rechtlich nicht gesicherten „Bolzplatz“ an der Werner-Bock-Straße im Rahmen der weiteren Überplanung des Baugebietes „Frachtstraße, Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße, Walther-Rathenau-Straße“ durch Errichtung einer multifunktionalen Sportanlage einen Ersatz zu schaffen. Hierzu sollte die Eignung der alten Sportanlage an der ehemaligen Falk-Realschule geprüft werden.

Die grundsätzliche Eignung des Standortes an der Falkschule, die als Sportfläche der ehemaligen schulischen Nutzung zur Verfügung stand, ist für einen „Bolzplatz“ gegeben.

Aus diesem Grund soll die bauplanungsrechtliche Sicherung dieses Standortes zum Zwecke einer öffentlichen Grünfläche innerhalb der umgebenden Flächen für den Gemeinbedarf (Schule und Sporthalle) in einem Bebauungsplan erfolgen. Hierzu soll der Bebauungsplan Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan B östlich Frachtstraße / westlich Wilhelm-Bertelsmann-Straße aufgestellt werden.

4 Ziele der Stadtsanierung und Stadtumbau

Die Satzung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes „Neues Wohnquartier am Ravensberger Park“ wurde am 28.11.1996 durch den Rat der Stadt beschlossen und am 03.07.1997 nach öffentlicher Bekanntgabe rechtsverbindlich. Sanierungsziel war es u.a., die auslaufenden gewerblichen Nutzungen vorzugsweise durch Wohnnutzungen zu ersetzen. Hierdurch sollte der Umnutzungsprozess von einem brach fallenden Gewerbegebiet in ein innenstadtnahes Wohngebiet eingeleitet werden. Dabei sind im Rahmen der gegenseitigen Rücksichtnahme die angrenzenden Gewerbebetriebe gebührend zu berücksichtigen.

Basierend auf dieser Rahmenplanung wurden die Verfahren für die verbindliche Bauleitplanung mit der Aufstellung des B-Planes Nr. III / 3 / 76.00 „Innenstadterweiterung Werner-Bock-Straße“ sowie die 124. FNP-Änderung (Parallelverfahren) durchgeführt. Der Teilplan 1 für den südlichen Geltungsbereich des B-Planes sowie die 124. FNP-Änderung sind mit der ortsüblichen öffentlichen Bekanntmachung am 07.05.2001 rechtswirksam in Kraft getreten. Die dem bestehenden Rahmenplan zugrunde liegende städtebauliche Konzeption konnte im südlichen Teil des Sanierungsgebietes weitgehend umgesetzt werden.

Für den nördlichen Bereich des Rahmenplanes wurde vom Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss in seiner Sitzung am 26.06.2001 eine Anpassung der Sanierungsziele mit dem Ziel beschlossen, dass das Gebiet - seiner citynahen Lage entsprechend - stärker als im bisherigen Rahmenplan durch innenstadtorientierte Mischnutzungen geprägt sein soll. Darüber hinaus wurde vom Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss in seiner Sitzung am 19.09.2006 nach vorheriger Beratung in der Bezirksvertretung Mitte am 07.09.2006 beschlossen: „Abweichend von der ursprünglichen Rahmenplanung ist auf die Abbindung und den Rückbau der Frachtstraße zu verzichten.“ Die Übertragung der Sanierungsziele in die Bauleitplanung (Fortführung Teilplan 2 des B-Planes III / 3 / 76.00) wurde noch nicht vollzogen.

Von den im Rahmen der Beschlussvorlage „Vorstellung von städtebaulichen Konzepten im Sanierungsgebiet „Neues Wohnquartier am Ravensberger Park“, Änderung der Sanierungsziele“ (Drucksachen-Nr. 2713) vorgestellten Projekten auf dem Grundstück ehemals Späing kommt lediglich das Projekt der „Lebenshilfe e.V.“ an diesem Standort zur Umsetzung (Bauvoranfrage).

4.1 Sanierungsziele in dem Geltungsbereich

Im weiteren Verfahren sind die Sanierungsziele in folgenden Punkten auf der Grundlage des städtebaulichen Konzeptes (siehe Kapitel 6 – Städtebauliches Konzept) zu überprüfen und ggf. zu ändern und zu konkretisieren.

Die Ziele der Sanierung von 2001 – Rahmenplan - sind vor dem Hintergrund des städtebaulichen Konzeptes in dem Teilplan A wie folgt zu bewerten:

- Quartiersgarage

Die Rahmenplanung stellt auf den Flächen der ehemaligen Fa. Hanning und Kahl eine Quartiersgarage dar. Ziel war nicht nur die Freihaltung der Blockinnenbereiche von Stellplätzen sondern auch die Entlastung des öffentlichen Verkehrsraumes vom ruhenden Verkehr. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten scheint die Realisierung der Quartiersgarage jedoch nicht mehr vertretbar. Im weiteren Verfahren sollte daher geprüft werden, ob auf die Quartiersgarage verzichtet werden kann.

- Wohnanteil im Quartier

Die Sanierungsziele im Jahr 2001 sahen noch einen erhöhten Anteil an City-Nutzungen innerhalb des Wohnquartiers am Ravensberger Park vor. Mit den nunmehr vorliegenden Nutzungs- und Bebauungskonzepten wird eine zügige Weiterentwicklung des

Quartiers erwartet. Die damit verbundene Öffnung des Quartiers für weitere Wohnnutzungen wird im Hinblick auf den gestiegenen Stellenwert innerstädtischen Wohnens für sinnvoll erachtet. Über die Bewilligung von Wohnungsbauförderungsmitteln könnte eine ausgewogene Bewohnerstruktur erreicht werden.

- **Straßenbegleitende Neubebauung an der Walther-Rathenau-Straße**
Durch den im Konzeptentwurf „Paulus-Carree“ gegenüber der Einmündung der Paulusstraße vorgesehenen Platz würde in diesem Bereich der Walther-Rathenau-Straße die bisherige Zielsetzung einer straßenbegleitenden Neubebauung aufgegeben. Dieser Platz nimmt allerdings die Achse zur Pauluskirche in sinnvoller Weise auf und leitet die Fußgänger zu den weiteren, noch zu schaffenden Grünbereichen. Darüber hinaus kann die qualitätvolle historische Südfassade des Bestandsgebäudes durch diese städtebauliche Lösung zur Geltung gebracht werden.
- **Abbindung und Rückbau der Frachtstraße**
Die in der Vergangenheit verfolgte Zielsetzung der Abbindung der Frachtstraße fand in den bisherigen städtebaulichen Konzepten auch aus Kostengründen keine Berücksichtigung. Der vorliegende Konzeptentwurf lässt eine städtebaulich akzeptable Lösung auch bei Beibehaltung der Frachtstraße zu. Gleichwohl könnten Abbindung und Rückbau die städtebauliche Wohnumfeldqualität deutlich erhöhen. Da die Investorengemeinschaft eine hohe Zustimmung zu dieser Lösung signalisiert hat, sollte sie die Grundlage für das weitere Verfahren bilden.
- **Kindertagesstätte nördlich der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße**
Mit der Realisierung der Kindertagesstätte südlich der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße in der ehem. Halle des Schlachthofes wird das Sanierungsziel einer verbesserten infrastrukturellen Ausstattung im Bereich der Kinderbetreuung bereits erfüllt. Auf den bisher vorgesehenen Standort einer Kindertagesstätte nördlich der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße könnte vor diesem Hintergrund verzichtet werden.
- **Erhalt und Wiederverwendung vorhandener Bausubstanz**
Bedingt durch den nahezu vollständigen Abbruch der bisherigen Bausubstanz (zuletzt ausgelöst durch massive Sturmschäden im Herbst 2007) kann das Sanierungsziel Erhalt und Wiederverwendung vorhandener Bausubstanz für Wohnen und wohnverträgliche Dienstleistungen in der bisherigen Form nicht weiterverfolgt werden. Darüber hinaus wird auch durch die Konfiguration der jetzt vorliegenden Nutzungs- und Baukonzepte eine Anpassung erforderlich.
- **Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Frachtstraße und Walther-Rathenau-Straße**
Die bislang als öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Frachtstraße und Walther-Rathenaustraße vorgesehene West-Ost-Spange soll als öffentlicher Fuß- und Radweg mit begleitender Grünfläche ausgebaut werden.

4.2 Handlungskonzept Stadtumbau West

Das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) Stadtumbau Bielefeld vom Dezember 2007 sieht folgende Handlungsempfehlungen für den Untersuchungsraum „Stadtbezirk Mitte / Nördliche Innenstadt“:

- Anpassung der Siedlungsstruktur an die Erfordernisse der Entwicklung von Bevölkerung und der Wirtschaft
Mit der Bauleitplanung wird im Sinne der Innenentwicklung dem Erfordernis an innenstadtnahem Wohnraum entsprochen.

- Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Umwelt
Mit der Nachnutzung der ehemals gewerblich genutzten Fläche wird für die heute in dem Quartier vorhandene Wohnbebauung das Umfeld verbessert. Gleichzeitig wird für die vorhandenen Gewerbebetriebe keine Konfliktsituation mit der Nachnutzung erzeugt.
- Nachnutzung nicht mehr bedarfsgerechter baulicher Anlagen
Nachgenutzt wird die brachgefallene Gewerbefläche mit dem aufstehenden ehemaligen Lager- und Verwaltungsgebäude.
- Rückbau nicht einer anderen Nutzung zuführbarer baulicher Anlagen
Der Rückbau ist im Sinne der Freimachung des Baufeldes / Abriss der abgängigen baulichen Anlagen bereits erfolgt.
- Wiedernutzung brachgefallener Flächen
Die Wiedernutzung einer brachgefallenen Fläche erfolgt exemplarisch mit der Bauleitplanung.
- Städtebauliche Entwicklung oder Zwischennutzung von freigelegten Flächen
Die Zwischennutzung als innerstädtische Fläche für den ruhenden Verkehr besteht zurzeit und soll zugunsten des Planungszieles, der baulichen Entwicklung des Standortes, aufgegeben werden.
- Aufwertung des öffentlichen Raumes
Mit dem geplanten Rückbau der Frachtstraße und der Entwicklung eines Quartiersplatzes im Bereich des „Paulus-Carree“ sowie der Ertüchtigung des „Bolzplatzes“ an der Falkschule mit dem verbindenden Fuß- / Radweg kann ein Beitrag zur Aufwertung des öffentlichen Raumes als Begegnungsfläche geleistet werden.
- Stabilisierung und Aufwertung sozial benachteiligter Gebiete
Innerhalb des Plangebietes ist eine Mischung von unterschiedlichen Wohnungstypen für alle Generationen im geförderten wie freifinanzierten Wohnungsbau angedacht.

Die beabsichtigte Bebauungsplan Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A und Teilplan B steht somit im Einklang mit den Handlungsempfehlungen des ISEK.

Für das Gebiet „Nördlicher Innenstadtrand“ wird eine Festlegung als Stadtumbaugebiet zurzeit vorbereitet. Dazu wird ein gebietsbezogenes städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 171 b (2) BauGB erarbeitet. Die mit dem Bebauungsplan Nr. III / 3 / 98.00 beabsichtigte städtebauliche Planung steht im Einklang mit dem im Entwurf vorliegenden integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept für das Stadtumbaugebiet "Nördlicher Innenstadtrand.

5 Bestandsbeschreibung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ umfasst im Teilplan A das Grundstück des ehem. Gewerbebetriebes Hanning & Kahl, die südlich anschließenden städtischen Flächen (ehemals Späing) sowie teilweise die öffentliche Straßenverkehrsfläche der Frachtstraße.

Auf den Flächen des ehemaligen Gewerbebetriebes Hanning & Kahl mussten nach schweren Sturmschäden im Herbst 2007 zwischenzeitlich nahezu alle Gebäude abgebrochen werden. Erhalten blieb lediglich ein viergeschossiges Gebäude an der Walther-Rathenau-Straße.

Das Plangebiet wird zurzeit - vom Eigentümer geduldet - überwiegend als unbefestigte Stellplatzanlage genutzt und ist von der Walther-Rathenau-Straße und der Frachtstraße gleichermaßen befahrbar.

Die Frachtstraße liegt teilweise in dem Plangebiet und verbindet die Heinrichstraße im Norden mit der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße im Süden. Die Straße ist zurzeit durchfahrbar und dient in ihrem Verlauf, insbesondere in dem südlichen Abschnitt, der Aufnahme von ruhendem Verkehr.

Das insgesamt 5.364 m² große städtische Dreiecksgelände zwischen Walther-Rathenau-Straße und Frachtstraße hatte die Stadt 1999/2000 von verschiedenen Eigentümern (insbes. ehem. Fa. Späing) erworben. Die aufstehenden Gebäude wurden anschließend abgebrochen, die unter der Grundstücksoberfläche vorhandenen Altablagerungen beseitigt und die ausgekofferten Flächen wieder aufgefüllt. Zielsetzung dieser Maßnahme war eine Reaktivierung dieses bis dahin gewerblich genutzten innenstadtnahen Grundstückes.

Das auf der Grundlage eines Stegreifwettbewerbes ehemals entwickelte Konzept für 3 Investoren / Bauherren kann nicht umgesetzt werden, da zwischenzeitlich zwei der Projekte an anderer Stelle realisiert werden sollen. Lediglich die „Lebenshilfe e.V.“ wird für die südliche Spitze des Dreiecksgrundstückes ihr geplantes Projekt umsetzen. Der Vorbescheid für den 1. Bauabschnitt wurde erteilt. Ein Verkauf der rd. 1.500 m² großen Fläche an die „Lebenshilfe e.V.“ ist kurzfristig zu erwarten.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ umfasst im Teilplan B im Westen die Fläche des heutigen Gebäudes für betreutes Wohnen des DRK an der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße sowie die Fläche der Falkschule mit dem viergeschossigen gründerzeitlichen Hauptbaukörper, der Turnhalle, dem Schulhof, der Stellplatzanlage und der Sportfläche bis zur Wilhelm-Bertelsmann-Straße. Im Südosten befindet sich nördlich der Verlängerung der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße in Richtung Wilhelm-Bertelsmann-Straße ein heute noch durch die Deutsche Telekom AG genutztes Gebäude. Im Norden grenzt der Bereich an das Gelände des Gewerbebetriebes der Fa. Benteler.

Der Standort des Plangebietes sowie dessen nähere Umgebung sind als Gemengelage mit einer Mischung aus gewerblichen Betrieben, Dienstleistungs-, Gemeinbedarfs- und Nahversorgungseinrichtungen sowie Wohnnutzung gekennzeichnet.

Die Umgebungsbebauung entlang der Walther-Rathenau-Straße ist überwiegend durch dreigeschossige gründerzeitliche Bebauung geprägt. An der Nordseite des Plangebietes schließt sich eine jüngere Bebauung im rückwärtigen Bereich der Grundstücke an der Heinrichstraße an.

Östlich der Frachtstraße wird die Nachbarbebauung durch den Gewerbebetrieb Benteler mit seinem dreigeschossigen Verwaltungsgebäude entlang der Frachtstraße geprägt.

Südlich bzw. südöstlich des Plangebietes befinden sich auf dem ehemaligen Gelände des Schlachthofes an der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße zwei- bis dreigeschossige barrierefreie Wohnbebauung, teilweise mit Betreuung der Caritas sowie ein Lebensmittel-Vollsortimenter.

6 Städtebauliches Konzept

6.1 Erschließungskonzept

Für den Teilplan A sind zwei Varianten der äußeren Fahr-Erschließung erarbeitet worden:

- Abbindung der Frachtstraße in Richtung Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße als Wendebereich ohne Fahrverbindung zwischen Walther-Rathenau-Straße und Frachtstraße, ausschließlich Fuß- und Radweg-Verbindung (Variante 1),
- Keine Abbindung der Frachtstraße – status quo (Variante 2)

Variante 1:

Im Norden des Plangebietes ist die Fahrerschließung durch eine Schleife mit zwei Anschlüssen an die Walther-Rathenau-Straße vorgesehen. Von dieser Erschließung aus sind Erschließungswege / Wohnwege vorgesehen, die die Stadthäuser erschließen sollen.

Die Gebäude für das Familienwohnen, das Servicewohnen für Senioren (Gemeinschaftliches Wohnprojekt) und das Gebäude der „Lebenshilfe e.V.“ sollen direkt von der Frachtstraße bzw. von der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße aus erschlossen werden.

Für das Bestandsgebäude und die Studentenwohnungen soll eine direkte Erschließung von der Walther-Rathenau-Straße aus erfolgen.

Im Süden des Plangebietes Teilplan A ist eine Querung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, die die Walther-Rathenau-Straße und die Frachtstraße miteinander verbinden soll. Diese 3,00 m breite befestigte Wegefläche soll zu beiden Seiten durch eine Begrünung innerhalb der privaten Grundstücksflächen begleitet werden bzw. in den geplanten Quartiersplatz integriert werden. Insgesamt kann ein Raum für die Querung von rd. 9,50 m, bestehend aus öffentlicher und privater Fläche geschaffen werden.

Für die im Plangebiet liegenden Teilbereiche der Frachtstraße ist eine Änderung des Straßenraumes beabsichtigt.

Dabei soll die Frachtstraße auf der Höhe der ehemaligen Falk Realschule von Norden kommend abgebunden werden und in einem Wendehammer enden. Die Zufahrt zum Schulgrundstück bleibt erhalten. Der in Richtung Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße verlaufende Teil der Frachtstraße soll zurückgebaut werden und den privaten Grundstücksflächen zugeordnet werden.

Für den Fußgänger- und den Radfahrerverkehr ist eine neue Wegeparzelle zwischen dem zu errichtenden Wendebereich in der Frachtstraße und der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße östlich der DRK-Wohngebäude innerhalb städtischer Fläche (heutiger Parkplatz der Falkschule) möglich. Der Parkplatz kann in seiner Funktion erhalten bleiben, da der Weg nur am Rand des Parkplatzes verläuft.

Nördlich des Wendehammers ist in der Frachtstraße dann eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum möglich. Auf der Ostseite der Straße lässt sich eine Senkrechtaufstellung im Gegensatz zu der heute praktizierten Längsaufstellung realisieren. Dieses ist sinnvoll, da auf der Westseite der Straße die heute vorhandene Möglichkeit des öffentlichen Parkens mit der geplanten Bebauung und den vorgelagerten Stellplätzen aufgegeben werden muss.

Durch die zukünftig einseitige Senkrechtaufstellung kann die Anzahl der heute vorhandenen Stellplätze in Längsaufstellung in dem Straßenraum weitgehend erhalten werden.

Der Erschließungsaufwand für die geplante Bebauung kann somit aufgrund der vorhandenen äußeren Erschließung im Innenbereich des „Paulus-Carree“ sehr gering gehalten werden.

Es kann sogar ein Rückbau von Verkehrsfläche (Teil der Frachtstraße) erfolgen. Dieses auch, da der Frachtstraße in dem Verkehrsnetz nur die Aufgabe einer Anliegerstraße zu kommen kann. Mit dem Straßenviereck Walther-Rathenau-Straße / Heinrichstraße / Wilhelm-Bertelsmann-Straße / Werner-Bock-Straße liegt eine ausreichende Erschließung des Quartieres mit Nord-Süd- sowie Ost-West-Verbindungen im Straßennetz vor. Mit dem Rückbau der Frachtstraße in dem südlichen Teil kann eine Vereinigung der Baugrundstücke beidseitig der südlichen Frachtstraße erfolgen und somit eine zusammenhängend nutzbare Grundstücksfläche entstehen. Ein Interesse an einem solchen Zusammenschluss mit einer Vermeidung der Zerschneidung der potentiellen Vereinigung der Baugrundstücke durch die Frachtstraße ist durch das DRK als Anlieger an der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße / Frachtstraße bereits geäußert worden.

Vorteil	Nachteil
Integration von Fuß- und Radweg in den Quartiersplatz	Frachtstraße nur als Anliegerstraße ohne Verbindungsfunktion in Richtung Süden (Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße / Walther-Rathenau-Straße)
Kein Auto-Fahrverkehr auf der „Trasse“ des Fuß- und Radweges in dem Paulus-Carree (die anliegenden Grundstücke erfordern keine Kfz-Zufahrt, da die erf. Stpl. an anderer Stelle – TGa + umgestaltete Frachtstraße – untergebracht werden können)	
Erschließung durch Walther-Rathenau-Straße und Frachtstraße bzw. Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße für das Paulus-Carree ausreichend	
Vereinigung der Baugrundstücke beidseitig der südlichen Frachtstraße ist möglich / keine Zerschneidung der potentiellen Vereinigung der Baugrundstücke	
Entwicklung von zusammenhängender Grundstücksfläche im Süden der Frachtstraße möglich	

Variante 2:

Keine Abbindung der Frachtstraße – status quo bzw. Konzept gemäß Beschluss des Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss vom 19.09.2006 nach vorheriger Beratung in der Bezirksvertretung Mitte am 07.09.2006: „Abweichend von der ursprünglichen Rahmenplanung ist auf die Abbindung und den Rückbau der Frachtstraße zu verzichten.“

Aber wie in Variante 1:

Im nördlichen Abschnitt der Frachtstraße ist eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs möglich. Auf der Ostseite der Straße lässt sich eine Senkrechtaufstellung im Gegensatz zu der heute praktizierten Längsaufstellung realisieren. Dieses ist sinnvoll, da auf der Westseite der Straße die heute vorhandene Möglichkeit des öffentlichen Parkens mit der geplanten Bebauung und den vorgelagerten Stellplätzen aufgegeben werden muss. Durch die zukünftig einseitige Senkrechtaufstellung ist die Anzahl der heute vorhandenen Stellplätze in Längsaufstellung in dem Straßenraum weitgehend zu erhalten.

Vorteil	Nachteil
Durchfahrbarkeit Frachtstraße von Norden nach Süden weiterhin möglich	Querung der Ost-West-Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer aus dem Paulus-Carree über die Frachtstraße
	Ausnutzbarkeit der Dreiecksfläche wird eingeschränkt

	Vereinigung der Baugrundstücke beidseitig der südlichen Frachtstraße ist nicht möglich / Zerschneidung der potentiellen Vereinigung der Baugrundstücke
	Entwicklung von zusammenhängender Grundstücksfläche im Süden der Frachtstraße nicht möglich

Wege- und Platzsystem

Der Standort des zukünftigen „Bolzplatzes“ in dem Teilplan B steht im Einklang mit der städtebaulich und grünräumlich beabsichtigten Entwicklung eines „Wege- und Platzsystems“ von öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Freiräumen / Plätzen durch den Fußgänger und Radfahrer. Dieses System ist aus der Analyse des Freiraumpotentials mit der Zieldarstellung der Wegeverbindungen des noch zu beschließenden „Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für das Stadtumbaugebiet nördlicher Innenstadtrand“ abgeleitet. In dieses System gehört auch die Entwicklung des Quartiersplatzes in dem Teilplan A des „Projektes Paulus-Carree“ sowie in dem näheren Umfeld die Verbindung mittels eines Fuß- und Radweges zwischen dem Platz um die Paulus-Kirche, über den Quartiersplatz, den Schulhof und Bereich des „Bolzplatzes“ in Richtung Wilhelm-Bertelsmann-Straße.

Mit der Variante 1 kann diese beabsichtigte Fuß- und Radwegverbindung durchgehend zwischen Walther-Rathenau-Straße und Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße erfolgen, ohne dass eine weitere Querung von Straßenverkehrsfläche notwendig werden würde.

6.2 Bebauungskonzept

Im Folgenden werden die einzelnen Module dieses Städtebaulichen Konzeptes / Gestaltungsplanes innerhalb des Teilplanes A vorgestellt (Bezeichnungen siehe Städtebauliches Konzept / Gestaltungsplan im Anhang der Begründung).

Modul 1 und 2: Stadthäuser

Die Module 1 und 2 befinden sich im Inneren des neuen Quartiers.

Es handelt sich um 3-geschossige Gebäude (Modul 1) bzw. ein viergeschossiges Gebäude (Modul 2), z. T. mit Staffelgeschoss. Für alle Gebäude ist ein Flachdach vorgesehen.

Geplant sind Eigenheime und Eigentumswohnungen in 3 Gebäudezeilen mit einer Größenordnung von insgesamt ca. 22 Wohneinheiten als Stadthäuser. Die Wohnungen sollen über eine Wohnfläche von 60 - 140 m² Wohnfläche und optional über Dachterrassen verfügen.

Alle Gebäude werden in Passivhausbauweise errichtet (hierfür wird eine Modellförderung mit Solar- bzw. Photovoltaiknutzung vorgesehen (angestrebt wird eine Förderung im Programm „Klimaschonende Siedlung“ für alle Gebäude).

Die Erschließung dieser innen liegenden Reihenhäuser soll über private Wohnwege und eine öffentliche Schleifenerschließung von der Walther-Rathenau-Straße aus erfolgen.

Die Vermarktung und Erstellung erfolgt durch einen Bauträger.

Modul 3: Servicewohnen für Senioren (Gemeinschaftliches Wohnprojekt)

Das Modul 3 befindet sich im südöstlichen Bereich der ehem. Flächen Hanning und Kahl direkt an die Frachtstraße angrenzend.

Es handelt sich um ein 4-geschossiges Flachdachgebäude.

In der 1. – 3. Etage werden 26 barrierefreien 2 – 3 Zimmer Wohnungen realisiert. Die interne Erschließung erfolgt über Aufzug, alle barrierefrei ausgebauten Wohnungen verfügen über Balkonloggien. Im Erdgeschoss ist eine betreute Wohngruppe für 9 Bewohner mit hauswirtschaftlicher Versorgung vorgesehen.

Das Gebäude soll in Niedrigenergiehausbauweise entstehen (mind. KfW-40-Standard) mit Solar- bzw. Photovoltaiknutzung.

Stellplätze mit dem Faktor 1:0,5 sollen auf der eigenen Parzelle, entlang der Frachtstraße eingerichtet werden. Hierdurch entfallen auf der Westseite der Frachtstraße alle Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Es wird eine Kooperation mit dem cambio-CarSharing in Bielefeld angestrebt.

Als Betreiber des Wohnhauses ist ein 'Wohlfahrtsverband', welcher bereits in der Nachbarschaft erfolgreich tätig ist, vorgesehen.

Modul 4 und 5: Familienwohnen

Entlang der Frachtstraße entstehen mit den Modulen 4 und 5 zwei jeweils 4-geschossige Flachdachgebäude, z. T. mit Staffelgeschoss.

Entstehen sollen Familien-Wohnungen zur Miete mit Größen der 3 – 5 Zimmer-Wohnungen von 80 - 110 m² Wohnfläche. Die interne Erschließung erfolgt über Aufzug, alle Wohnungen verfügen über Balkonloggien, barrierefreie Bäder, etc..

Ca. 50% der Wohnungen sollen mit öffentlichen Mitteln (WfA) gefördert werden.

Die Stellplätze sollen mit dem Faktor 1:1 auf der eigenen Parzelle entlang der Frachtstraße errichtet werden. Hierdurch entfallen auf der Westseite der Frachtstraße alle Stellplätze im öffentlichen Straßenraum.

Die Errichtung erfolgt in Niedrigenergiehausbauweise (mind. KfW-40-Standard) mit Solar- bzw. Photovoltaiknutzung.

Modul A und B: Studentenwohnungen

Es sind 4-geschossige Baukörper mit Flachdach geplant, die mit dem Altbau zusammen den neu geschaffenen Antrittsplatz zum Quartier an der Walther-Rathenau-Straße markieren.

Der Platz nimmt die Achse zur Pauluskirche auf und leitet die Fußgänger zu den weiteren noch zu schaffenden Grünbereichen im Bereich der ehemaligen Falk Realschule. Durch die Aufgabe der straßenbegleitenden Bebauung an dieser Stelle bildet die historische Fassade des Bestandes eine Platzkante und kommt hierdurch besonders zur Geltung.

Zusammen mit einem weiteren Baukörper südlich entlang der Walther-Rathenau-Straße auf dem städtischen Grundstück können so ca. 48 WE für Studentenwohngruppen (2 und 3 Personenhaushalte) entstehen.

Die Gebäude werden barrierefrei in Passivhaus-Bauweise (Modellförderung angestrebt) mit Solar- und Photovoltaikanlagen geplant.

Eine 100 % Förderung durch die WfA wird in Aussicht gestellt.

Die Gebäude werden mit einem Generalmietvertrag langfristig vom Studentenwerk gemietet und von einer Bielefelder Investorengruppe realisiert.

Modul C, D, E und F: Wohnungsbau (Stadtvillen)

Die Module werden auf den städtischen Flächen (ehemals Späing) errichtet.

Alle vier Wohngebäude sind als 4-geschossige kubische Baukörper mit Flachdächern geplant. Die Häuser sind mit je 8 WE konzipiert und sollen vergleichbar mit den anderen geplanten Quartiersneubauten umgesetzt werden.

Modul I: Bestandsgebäude an der Walther-Rathenau-Straße (ehemaliges Lager- und Verwaltungsgebäude)

Zurzeit wird die Bestandsimmobilie dahingehend geprüft, ob eine Renovierung bzw. Sanierung des Gebäudes möglich und wirtschaftlich tragbar ist.

Ziel dieser Prüfung / Planung ist die Wiederherstellung des historischen Charakters der Fassade und im Inneren die Umsetzung einer modernen Nutzung in Form von Loft – Wohnungen.

Im Erdgeschoss könnten zur Walther - Rathenau – Straße nichtstörende Gewerbeeinheiten entstehen (z.B. Bäcker, Kiosk, Friseur etc.).

Im rückwärtigen Bereich des Erdgeschosses sind Loft – Wohnungen mit Gartennutzung angedacht. Auch die übrigen Etagen (1.OG, 2.OG + DG) sind durchgängig für moderne Loft – Wohnungen vorgesehen. Insgesamt könnten in der Immobilie 8-15 Einheiten entwickelt werden.

Ausreichend Parkplätze können durch einen begrünten Stellplatzhof im nördlichen Bereich des Grundstückes geschaffen werden.

Modul II: Gebäude „Lebenshilfe e.V.“

Für das viergeschossige Gebäude im Süden des Plangebietes in dem Dreieck Walther-Rathenau-Straße / Frachtstraße liegt eine Bauvoranfrage vor.

Innerhalb des Teilplanes B sind keine Veränderungen bzgl. der baulichen Nutzung im Rahmen der Flächen für den Gemeinbedarf (Zweckbestimmung Schule und Sporthalle) planungsrechtlich zu berücksichtigen.

6.3 Stellplätze für den gebietsbezogenen ruhenden Verkehr

Nach einer ersten überschlägigen Berechnung können die baurechtlich erforderlichen Stellplätze auf den im Entwurf vorgesehenen Flächen (z.T. auch in Tiefgaragen) nachgewiesen werden. Die Investoren haben bezüglich der Module 3, A, B, C, D, E und F ihre grundsätzliche Bereitschaft signalisiert, eine Kooperation mit dem cambio-CarSharing Bielefeld einzugehen, um einen reduzierten Stellplatzschlüssel in Ansatz bringen zu können. Da bereits heute ein erhöhter Parkdruck in dem Quartier besteht, ist hierzu im weiteren Verfahren eine detaillierte Untersuchung erforderlich.

7 Beabsichtigte Festsetzungen

Vor dem Hintergrund des städtebaulichen Konzeptes / Gestaltungsplanes sowie des Anlasses und der Ziele der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A und Teilplan B sollen im weiteren Verfahren folgende Festsetzungen getroffen werden:

7.1 Art der baulichen Nutzung

Entsprechend dem städtebaulichen Ziel zur Nachnutzung der aufgelassenen ehemals gewerblich genutzten Fläche in dem Teilplan A soll ein Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO) festgesetzt werden, mit dem Ziel der vorwiegenden Schaffung der planungsrechtlichen Zulässigkeit für Wohnbauvorhaben.

Danach sollen die Nutzungen

- Wohngebäude,
- die der Versorgung des Gebietes dienende Läden,
- Schank- und Speisewirtschaften,

- nicht störende Handwerksbetriebe sowie
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zulässig sein, während die Nutzungen
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
- Anlagen für Verwaltungen,
- Gartenbaubetriebe sowie
- Tankstellen

vor dem Hintergrund der vorrangigen Ausgestaltung des Gebietes für Wohnbauzwecke ausgeschlossen werden sollen.

In dem Allgemeinen Wohngebiet sollen die Module 3 (Servicewohnen für Senioren), A und B (Studentenwohnen), E und F (Stadtvillen) sowie II (Gebäude der Lebenshilfe e.V.) gemäß § 9 (1) Ziffer 9 BauGB als Flächen festgesetzt werden, auf denen ganz oder teilweise nur Wohngebäude errichtet werden dürfen, die für Personengruppen mit besonderem Wohnbedarf bestimmt sind.

Innerhalb des Teilplanes B sollen überwiegend die vorhandenen Flächen für den Gemeinbedarf mit den darin liegenden Einrichtungen planungsrechtlich gesichert werden bzw. für den vorhandenen Standort des Gebäudes der DRK mit der Einrichtung des betreuten Wohnens innerhalb eines Allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) festgesetzt werden.

7.2 Maß der baulichen Nutzung / Bauweise / Höhe baulicher Anlagen

Hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung ist in dem Teilplan A eine Grundflächenzahl von 0,4 mit der Zulässigkeit einer Überschreitung um 50% für Stellplätze und deren Zufahrten vorgesehen. Mit der Festsetzung des gem. § 17 BauNVO höchstzulässigen Maßes der Grundflächenzahl in Wohngebieten soll eine möglichst hohe Ausnutzung an dem innerstädtischen Standort gewährleistet werden. Die Zulässigkeit einer mischgebietstypischen, dem Umfeld entsprechenden Grundflächenzahl von 0,6 mit einer zulässigen Überschreitung für Stellplätze und deren Zufahrten bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8 ist im weiteren Verfahren noch zu prüfen.

Als Bauweise soll für die Bauflächen der Stadthäuser, des Servicewohnens für Senioren (Gemeinschaftliches Wohnprojekt), das Familienwohnen und die Studentenwohnungen eine abweichende Bauweise festgesetzt werden, mit der Bestimmung, dass bauliche Anlagen in Abweichung von der offenen Bauweise mit größeren Abmessungen als 50,0 m zulässig sind. Für die Stadtvillen im Süden des Plangebietes soll eine offene Bauweise festgesetzt werden.

Die Geschossigkeit der Gebäude beträgt zwischen drei und vier Vollgeschossen. Die Gebäude sollen mit Flachdächern bzw. gering geneigten Dächern ausgeführt werden.

7.3 Verkehrsflächen, Stellplätze / Garagen / Carports

Innerhalb des Planbereiches sollen öffentliche und private Straßenverkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Fuß- und Radweg) festgesetzt werden.

Garagen, Carports und Stellplätze sollen ausschließlich innerhalb der besonders gekennzeichneten Flächen entsprechend der Ausweisung in dem städtebaulichen Konzept / Gestaltungsplan zulässig sein.

Parkbauwerke im Sinne von Parkhäusern / -paletten sind nicht vorgesehen.

In dem Teilplan A ist die Errichtung eines Gebäudes mit Tiefgarage und Garagengeschoss vorgesehen.

7.4 Grünflächen

Grünflächen sollen im Bereich des Quartiersplatzes in der Mitte des Plangebietes sowie im Zusammenhang im Falle der Variante 1 im Teilplan A mit dem Rückbau der Frachtstraße in ihrem südlichen Verlauf berücksichtigt werden.

Die festzusetzenden privaten, nicht überbaubaren Grundstücksflächen in dem Teilplan A sollen zudem für eine gärtnerische Nutzung im Sinne von Einzelgärten oder Gemeinschaftsgärten zur Verfügung stehen.

Zudem sind Festsetzungen zur Begrünung der Stellplatzanlagen und der Fuß- und Radwegeverbindung durch das Plangebiet vorgesehen.

Die in dem Teilplan B vorhandenen Bäume / Großgehölze sollen erhalten bleiben.

8 Ver- und Entsorgung

8.1 Trinkwasser / Löschwasser / Elektrizitäts- und Gasversorgung

Die Versorgung des Plangebietes mit Strom, Gas und Wasser sowie den fernmelde-technischen Einrichtungen ist durch den Anschluss an das Versorgungsnetz zu sichern. Die notwendigen Leitungsrechte für die Ver- und Entsorgungsträger innerhalb der privaten Grundstücksflächen werden nach Bedarf gemäß § 9 (1) Ziffer 21 BauGB festgesetzt werden. Einzelheiten sind im weiteren Verfahren zu klären.

Die Möglichkeit der Verlegung der im Plangebiet westlich der Frachtstraße vorhandenen Schaltschränke der Eit-Versorgung ist im weiteren Verfahren noch zu klären.

8.2 Schmutz- und Niederschlagswasserentsorgung

Die Regenwasserentsorgung erfolgt über das vorhandene öffentliche Entsorgungsnetz. Durch die Planung ergibt sich kein veränderter Anspruch an die Kapazitäten der Entwässerungsleitungen und Anlagen. Die Abflussmenge des Oberflächenwassers zum öffentlichen Kanal ist auf den natürlichen Abfluss des Planbereiches / Grundstückes zu reduzieren. Das Oberflächenwasser ist somit in dem Plangebiet ggf. zurückzuhalten und dosiert ins öffentliche Netz abzuleiten.

Eine Pflicht zur ortsnahen Niederschlagswasserbeseitigung gem. § 51 a Landeswassergesetz (LWG) entfällt, da eine vor dem 1.7.1995 genehmigte Kanalnetzplanung vorliegt und das Plangebiet bereits vor dem 1.1.1996 bebaut und an die öffentliche Kanalisation angeschlossen war.

9 Denkmalschutz

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes befinden sich nach heutigem Kenntnisstand keine Baudenkmale oder denkmalwerte Objekte bzw. Denkmalbereiche gemäß §§ 3 - 5 Denkmalschutzgesetz NRW. Auch Bodendenkmale sind nicht bekannt. Deshalb sind Maßnahmen des Denkmalschutzes oder zur Denkmalpflege nicht erforderlich. Mit der Falkschule befindet sich innerhalb des Teilplanes B ein erhaltenswertes gründerzeitliches Gebäude.

Ein Hinweis zur Verpflichtung der Benachrichtigung der entsprechenden Behörde im Falle eines Bodenfundes bei den Bauarbeiten soll in die „Sonstigen Darstellungen und Hinweisen zum Planinhalt“ des Bebauungsplanes aufgenommen werden.

10 Umweltprüfung

Mit der Anwendung des § 13a BauGB kann entsprechend dem vereinfachten Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen (§ 13 BauGB) auf eine Darstellung der nach § 2 (4) BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes und der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen (Umweltprüfung) verzichtet werden, da mit der Planung der Umweltzustand des Plangebietes bzw. der benachbarten Gebiete nicht nachteilig verändert wird.

Die Zulässigkeit eines Vorhabens, das einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegt, wird nicht vorbereitet.

Eine Umweltprüfung gem. § 2 (4) BauGB ist daher nicht notwendig.

11 Immissionsschutz

Aufgrund der unmittelbaren Nähe des Plangebietes zu Gewerbebetrieben sind Maßnahmen zum anlagenbezogenen Immissionsschutz zu berücksichtigen.

Zur grundsätzlichen Bestimmung dieser Maßnahmen ist ein schalltechnisches Gutachten (Ingenieurbüro Prof. Dr. Beckenbauer, Bielefeld, November 2005) für den Bereich des Teilplanes A erstellt worden, welches zurzeit auf der Grundlage des vorliegenden städtebaulichen Konzeptes mit dem konkreten Bebauungskonzept fortgeschrieben wird.

Das Gutachten von 2005 kommt zu der Vorabeeschätzung, dass bei einer Einstufung der einzelnen Gebietsbereiche als Mischgebiet (MI) in dem Teilplan A grundsätzlich der IRW für ein MI tags von 60 dB(A) eingehalten werden kann.

Dabei wird eine mischgebietstypische Vorbelastung für das Plangebiet durch den umgebenden anlagenbezogenen Lärm und den Verkehrslärm unterstellt.

Innerhalb dieses innerstädtischen Standortes ist die Zugrundelegung der Orientierungswerte der DIN 18005 von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts für anlagenbezogenen Gewerbe- und Freizeitlärm sowie 50 dB(A) nachts für Verkehrslärm angebracht. Dieses auch, da innerhalb von Mischgebieten das Wohnen nach BauNVO allgemein zulässig ist und die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz in einem Mischgebiet gewährleistet werden können.

Bezüglich der Geräuschimmissionen durch den Verkehr auf der Walther-Rathenau-Straße stellt das Gutachten von 2005 fest, dass für die unmittelbar an der Walther-Rathenau-Straße gelegene Wohnbebauung, und zwar für die der Walther-Rathenau-Straße zugewandten Hausseiten sowie teilweise um die flankierenden Stirnseiten der Bebauung der Wert von 61 dB(A) erreicht bzw. überschritten wird. Die errechneten Immissionen fallen hier in die sog. Lärmpegelbereiche III – IV der DIN 4109. In diesen Bereichen bedarf es eines Nachweises des Schallschutzes für die Außenbauteile. Auch für dieses Gutachten erfolgt im weiteren Verfahren eine Fortschreibung. Zudem sind die Aspekte der städtischen Lärmaktionsplanung im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Ggf. notwendige Maßnahmen des Immissionsschutzes bzw. vorbeugende Maßnahmen (Stellung der Gebäude, Grundrissanordnung, Verortung unempfindlicher Nutzungen etc.) werden im weiteren Verfahren geprüft.

Bezüglich möglicher Geruchsmissionen durch die benachbarte gewerbliche Nutzung (hier: Lackierablage der Maschinenbaufirma Benteler) ist ein Gutachten (Ingenieurbüro Prof. Dr. Beckenbauer, Bielefeld, Januar 2006) erstellt worden. Die Geruchsstundenhäufigkeit liegt danach unter dem in der Geruchsmissionsrichtlinie genannten maßgeblichen Immissionswert, welcher auch bei einer Verdoppelung der jährlichen Betriebsstunden der Lackieranlage eingehalten / unterschritten werden kann.

Der Verkehr der umliegenden Straßen ist so gering, dass im Bereich der geplanten Bebauung die Werte der 22. BImSchV durch Verkehrsimmissionen nicht überschritten werden.

12 Bodenschutz

Auf den Flächen des ehemaligen Gewerbebetriebes Hanning & Kahl wurde eine Sanierung der Altlasten durchgeführt. Der Abbruch der baulichen Anlagen und die Sanierung für das Grundstück Walther-Rathenau-Straße 56 sind dokumentiert (Institut für Umweltanalyse, Bielefeld, März 2008).

Der Rückbau der Gebäudesubstanz an der Walther-Rathenau-Straße 56 in Bielefeld sowie die bodenseitige Sanierung wurden gemäß dem abgestimmten Sanierungskonzept erfolgreich durchgeführt. Die abzubrechende Gebäudesubstanz wurde in der Regel inklusive der Bodenplatte und der Fundamente fachgerecht entfernt und materialgerecht entsorgt bzw. verwertet.

Die oberflächennahen künstlichen Auffüllungen wurden sowohl im Bereich der abgebrochenen Gebäude als auch in den unversiegelten Bereichen bis in eine Tiefe von ca. 0,7 – 1,0 m abgetragen. Die im Bereich der ehemaligen Galvanik und der alten Nickellei angetroffenen erheblichen Schwermetallbelastungen (in der Hauptsache Chrom, Chrom VI und Nickel) wurden vollständig entfernt, wobei auch ehemaligen Leitungsverläufen inkl. der Klärbecken als potenzielle Ausbreitungsmöglichkeit für diese Schadstoffe nachgegangen wurde. Der Sanierungserfolg wurde durch entsprechende laboranalytische Untersuchungen belegt.

Weiterhin sind alle angetroffenen Bodenverunreinigungen durch Mineralölkohlenwasserstoffe im Bereich des Kesselhauses, der Galvanik und angrenzender Bereich, sowie der früheren Betriebstankstelle weitgehend entfernt worden.

Das Sanierungskonzept sah für die Schadensbereiche als Ziel eine deutliche Schadstoffminimierung vor, die durch die erfolgte Bodensanierung auch erreicht wurde. Dennoch sind aus Gründen der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit oder aus bautechnischen Erwägungen heraus Restbelastungen auf dem Grundstück verblieben.

Die Nutzungsverträglichkeit der geplanten Wohnnutzung sowie der Außenanlagen / Gärten mit den Restbelastungen ist im weiteren Verfahren nachzuweisen.

Gleiches gilt für die Fläche im Süden des Plangebietes (ehemaliges Grundstück Späting) sowie im Falle von baulichen Eingriffen in die Frachtstraße.

Im Bereich des Teilplanes A sind die Grundstücke Walther Rathenau Straße 32, 48a und 56 sowie Frachtstraße 7 und 11 bis 2005 unterschiedlich gewerblich bzw. industriell genutzt worden. Angesiedelt waren metallverarbeitende Industrie, Schlossereien, Werkstätten und eine Tankstelle. Die historischen Nutzungen sind durchweg als altlastenrelevant einzustufen. Sämtliche Grundstücke sind daher im Hinblick auf die Entwicklung des Areals auf nutzungsbedingte Verunreinigungen des Bodens untersucht worden. Dabei wurde festgestellt, dass neben betriebsbedingten Verunreinigungen des Untergrundes (Mineralöle, chlorierte Kohlenwasserstoffe –LHKW- und Schwermetalle) auch großflächig Auffüllungen auf den Grundstücken vorhanden sind, die aufgrund ihrer Zusammensetzung (teilweise hohe Schlackeanteile) ebenfalls erhöhte Schwermetallgehalte aufwiesen. Aus den Ergebnissen dieser Untersuchungen sind Sanierungskonzepte entwickelt worden, die im Anschluss an den Rückbau der aufstehenden Gebäude umgesetzt worden sind. Die Sanierungskonzepte sahen die Beseitigung sämtlicher Bodenverunreinigungen und Auffüllungen vor, die die Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.07.1999 für Wohngebiete (Prüfwerte nach Tabelle 1.4, Wohngebiete) bzw., sofern in der BBodSchV für einzelne Parameter keine Prüfwerte genannt waren, die Zuordnungswerte Z 1.2 für Boden der Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ vom 16.11.2003 (sog. LAGA- Liste) überschritten.

Entsprechend dieses Sanierungskonzeptes ist ein großflächiger Bodenaustausch durchgeführt worden. Die verunreinigten Bereiche sind dadurch weitestgehend erfasst und beseitigt worden. Die entstandenen Hohlformen sind mit Recyclingsand 0/8mm, Qualität RCL I gemäß des gemeinsamen Runderlasses des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 09.10.2001 (sog. RCL- Erlass) aufgefüllt worden.

Aus bautechnischen und wirtschaftlichen Gründen konnten kleinräumig Restverunreinigungen nicht beseitigt werden. Dies sind:

1.) Walther-Rathenau-Straße 48a, westliche Grundstücksgrenze

- Die Sanierung konnte aus statischen Gründen nur bis ca. 0,50 m – 1,00 m an die Grundstücksgrenze (Gehweg Walther-Rathenau-Straße) heran durchgeführt werden. In diesem Geländestreifen sind in einer Tiefe ab rd. 1,50 m Restbelastungen mit Mineralöl- Kohlenwasserstoffen vorhanden.

•

2.) Walther-Rathenau-Straße 32:

- Im Boden unterhalb der Zufahrt südwestlich der ehemaligen Fabrikhalle, nördlich der ehem. Tankstelle befinden sich Restbelastungen mit Kohlenwasserstoffen und aromatischen Kohlenwasserstoffen im Boden, Tiefe ca. 1,50 m – 3,20 m.
- Der Boden im Randbereich der ehemaligen Klärbecken, nordöstlich der ehem. Galvanik weist in einer Tiefe von 2,00 – 3,00 m Restbelastungen mit den Schwermetallen, Kupfer und Zink auf. Bei Baumaßnahmen in diesem Bereich ist eine getrennte Erfassung und Entsorgung der belasteten Böden erforderlich.
- Weiterhin sind Bodenverunreinigungen mit LHKW im nordöstlichen Bereich der Galvanik im Boden verblieben. Der Umfang und die Ausdehnung dieser Restbelastung ist im September 2005 durch das IFUA untersucht worden. Die belasteten Horizonte befinden sich in einer Tiefe zwischen 3,00 m und 5,00 m, wobei die Schichtstärke außerhalb des Schadenzentrums stark abnimmt. Da eine Auswaschung der Schadstoffe durch Regenwasser ins Grundwasser nicht ausgeschlossen werden kann, empfiehlt der Sachverständige bis zur Umsetzung der endgültigen Bebauung eine provisorische Abdeckung des Schadenbereiches herzustellen. Dies ist durch den Einbau einer Asphaltierung oberhalb der Restbelastung erfolgt.

Aus den auf dem Grundstück verbliebenen Restbelastungen bzw. vorhandenen Auffüllungen ergibt sich keine Einschränkung für die geplante Wohnnutzung und keine Gefährdung des Grundwassers (bei Beibehaltung der Oberflächenversiegelung im Bereich der Restbelastung mit LHKW). Gesonderte Sanierungsmaßnahmen zur Beseitigung der Restbelastungen sind nicht notwendig. Die Flächen mit Restbelastungen sind in den beigefügten Lageplänen dargestellt. Die Ergebnisse der Sanierungsarbeiten sind in der „Abbruch- und Sanierungsdokumentation“, IFUA, März 2008 bzw. die Sanierungsakte des Umweltamtes, 15.06.2005 dokumentiert.

Konsequenzen für die Bebauung:

1. Falls für die Bebauung Bodenmaterial aus den Bereichen mit Restbelastungen anfällt, ist dieser Boden getrennt zu erfassen, abfalltechnisch untersuchen zu lassen und einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.
2. Das in den Sanierungsbereichen eingebaute RC- Material entspricht der Qualität RCL 1 und kann entsprechend verwertet werden.
3. Der außerhalb der Sanierungsbereiche anstehende Boden besteht teilweise aus Auffüllungen, die unterschiedliche Anteile Bauschutt und Schlacken enthalten. Die ordnungsgemäße Verwertung diese Bodens ist, soweit er abgefahren werden muss, nachzuweisen.
4. Die Versiegelung im Bereich der Restbelastung mit LHKW ist zu erhalten, im Bereich der Grünanlage kann z.B. eine Foliendichtung mit Entwässerung unterhalb des Geländes eingebaut werden. Der Einbau einer Rigole in diesem Bereich ist

nicht möglich. Falls eine Überbauung mit Gebäuden geplant ist, sind aus Vorsorgegründen Schutzvorkehrungen an der Gebäudesohle, z.B.: Gasdrainagen, vorzusehen. Die Ausgestaltung dieser Maßnahmen ist im Baugenehmigungsverfahren festzulegen.

5. Für die Grünflächen der geplanten Wohnhäuser muss Oberboden und Mutterboden angefahren und eingebaut werden. Die Einbaustärke richtet sich nach der geplanten Nutzung der Grünanlagen, sie sollte bei gärtnerischer Nutzung nicht unter 0,80 m Gesamtdicke liegen. Der Oberboden und der Mutterboden muss hinsichtlich seiner Schadstoffgehalte den Anforderungen des § 8 BBodSchG entsprechen. Dies ist erfüllt, wenn die Vorsorgewerte der Tabellen zu Nr. 4.1 und 4.2 des Anhangs 2 der BBodSchV eingehalten werden. Der Nachweis hierzu kann durch entsprechende Untersuchungen oder durch einen Herkunftsnachweis für den Mutterboden erfolgen. Die Qualität des Mutterbodens ist nachzuweisen.

Frachtstraße:

Gemäß Planungskonzept ist ein teilweiser Rückbau der Frachtstraße und Umnutzung zu einer Grünanlage vorgesehen. In der Frachtstraße verläuft der verrohrte Finkenbach. Da die Auffüllungen auf den Grundstücken Frachtstraße 7 und Frachtstraße 11 bis an die Straßengrenze heranreichen, kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch Auffüllungen mit schädlichen Verunreinigungen im Bereich der Frachtstraße angetroffen werden können. Untersuchungen aus dem Bereich der Frachtstraße liegen bislang nicht vor. Die erforderlichen Bodenuntersuchungen für eine Beurteilung der Auffüllungen im Bereich der Frachtstraße sind im weiteren Planverfahren durchzuführen.

13 Artenschutz

Nach den Bestimmungen des besonderen Artenschutzes ist im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zwischen besonders geschützten Arten und streng geschützten Arten zu unterscheiden, wobei Letzteren ein besonders intensiver Schutz zuteil wird. Welche wild lebenden Tierarten und wild wachsenden Pflanzenarten einem strengen Artenschutz unterliegen, regeln die Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes (§ 10 (2) Nr. 11 BNatSchG) in Verbindung mit der Bundesartenschutzverordnung (Anlage 1 Spalte 3 BArtSchV), der EG-Artenschutzverordnung (Anhang A der Verordnung EG Nr. 338/97) sowie der FHH-Richtlinie (Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG).

Sofern streng geschützte Arten oder deren Lebensräume durch die Maßnahme betroffen sind, ist dies im Abwägungsprozess besonders zu berücksichtigen. Nach § 19 (3) BNatSchG ist die Zerstörung eines nicht ersetzbaren Biotops streng geschützter Arten als Folge eines Eingriffes nur zulässig, wenn der Eingriff aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist.

Innerhalb des Plangebietes sind nach dem vorliegenden Kenntnisstand keine floristischen oder faunistischen Arten bzw. deren Habitate bekannt, auf die die Anwendung der o.g. Aussagen zutreffen würde.

Es sind bislang von Behörden keine Hinweise auf das Vorkommen von zwischen besonders geschützten Arten und streng geschützten Arten in dem Plangebiet vorgetragen worden. Von Naturschutzverbänden oder biologischen Stationen liegen ebenfalls keine Verdachtsäußerungen auf das Vorhandensein der o.g. Arten vor. Beobachtungen aus der Öffentlichkeit, die Anlass geben, eine artenschutzrechtliche Prüfung der geplanten Baumaßnahme im Innenbereich durchzuführen, sind ebenfalls nicht bekannt.

14 Soziale Infrastruktur

Zur Ermittlung der Bedarfzahlen der sozialen Infrastruktur sind folgende zukünftige Einwohnerzahlen für den Teilplan A zugrunde zu legen:

Modul	ca. Wohneinheiten / ca. Einwohner	Anmerkung
1 und 2 Stadhäuser	22 Wohneinheiten x 2,5 Einwohner/WE 55 Einwohner	Relevanz für Grundschule Kinderbetreuungsplätze
3 Servicewohnen für Senioren	26 Wohneinheiten x 1 Einwohner/WE 26 Einwohner Wohngruppe mit bis zu 9 Plätzen	<u>Ohne Relevanz</u> für Grundschule Kinderbetreuungsplätze
4 und 5 Familienwohnen	32 Wohneinheiten x 3,5 Einwohner/WE 112 Einwohner	Relevanz für Grundschule Kinderbetreuungsplätze
A und B Studentenwohnen	48 Wohneinheiten	<u>Ohne Relevanz</u> für Grundschule Kinderbetreuungsplätze
C, D Stadtvillen	16 Wohneinheiten x 2,5 Einwohner/WE 40 Einwohner	Relevanz für Grundschule Kinderbetreuungsplätze
E, F Stadtvillen – (ggf. DRK)	16 Wohneinheiten plus Wohngruppe	<u>Ohne Relevanz</u> für Grundschule Kinderbetreuungsplätze
I Bestandsgebäude Walther-Rathenau- Straße	15 Wohneinheiten x 2,5 Einwohner/WE 38 Einwohner	Relevanz für Grundschule Kinderbetreuungsplätze
II Gebäude Lebenshilfe e.V.	Betreutes Wohnen	<u>Ohne Relevanz</u> für Grundschule Kinderbetreuungsplätze

Grundschule

Die Auswirkungen der Bauleitplanung auf die Grundschulversorgung sind im weiteren Verfahren noch zu ermitteln.

Aspekte der Schulwegsicherung und der Schülerbeförderungskosten werden durch die Planung nicht tangiert.

Kinderbetreuungsplätze

Bei einer vollständigen Inanspruchnahme der Flächen für eine Neubebauung innerhalb des Teilplanes A ist mit folgenden Bevölkerungszahlen bezüglich des Bedarfes an Kindertagesplätzen zu rechnen:

245 Einwohner x rd. 20% = 49 Bewohner im Alter von 0 – 6 Jahren,

hiervon rd. 55% = 27 Bewohner im Alter von 3 – 6 Jahren.

Die Auswirkungen der Bauleitplanung auf die Kinderbetreuung sind im weiteren Verfahren noch zu ermitteln.

Spielplatz

Die zu schaffenden Wohneinheiten lösen teilweise einen Spielplatzbedarf aus. Zudem besteht heute bereits ein Fehlbedarf für das Gesamtquartier an Spielfläche gemäß Spielflächenbedarfsplan. Im weiteren Verfahren wird geklärt, wo dieses Defizit mit welchen Spielgeräten gedeckt werden soll.

Innerhalb des Paulus-Caree wird ein Quartiersplatz als Generationen übergreifender Quartierstreffpunkt, der zum Aufenthalt und zum Verweilen bestimmt ist, in einer Größe von rd. 850 m² berücksichtigt.

15 Kosten der Umsetzung des Bebauungsplanes

Die Initiative für die Planung beruht in dem Teilplan A auf einer privaten Projektentwicklung.

Der Projekt- / Vorhabenträger hat sich bereit und in der Lage erklärt, die Kosten, die mit den Planungen zur Erreichung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit der Vorhaben verbunden sind, vollständig zu tragen.

Der Bebauungsplan soll durch ein Planungsbüro erarbeitet werden.

Ein dementsprechender städtebaulicher Vertrag wird zurzeit vorbereitet.

Die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Plangebietes sollen in einem städtebaulichen Vertrag zwischen dem künftigen Bauherrn und der Stadt Bielefeld geregelt werden.

Die Erschließungsmaßnahmen sollen durch Vertrag gemäß § 124 BauGB einem privaten Erschließungsträger übertragen werden. Dadurch kann sich die Stadt Bielefeld im Rahmen der gesetzlichen Ermächtigung von sämtlichen Erschließungsaufwendungen, mit Ausnahme der nicht beitragsfähigen Kanalbaukosten, die aus dem Etat der Stadtentwässerung bezahlt werden, unabhängig von ihrer Beitragsfähigkeit, befreien.

Anderenfalls kommt im Rahmen des geltenden Beitragsrechts die Erhebung von Beiträgen nach dem Baugesetzbuch oder dem Kommunalabgabengesetz in Betracht.

Die Fläche für den öffentlichen Quartiersplatz ist vom Investor kostenfrei an die Stadt zu übertragen. Nach Ablauf der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege wird die Fläche von der Stadt übernommen und gepflegt. Die Kosten für die Planung und Errichtung des Platzes sind anteilig vom Investor und der Stadt Bielefeld zu tragen. Entsprechende Regelungen werden im Rahmen des Erschließungsvertrages vereinbart. Die Übernahme der Flächen ist ebenfalls im Erschließungsvertrag geregelt. Sofern es sich bei dem Quartiersplatz um öffentliche Grünflächen handelt, werden diese Bereiche nach der Übergabe gem. Erschließungsvertrag vom Umweltbetrieb gepflegt. Es entstehen dabei Folgekosten, die im weiteren Verfahren zu ermitteln sind.

Grundsätzlich sind alle Umbau-, Ausbau- und Neubaumaßnahmen von öffentlichen Verkehrsflächen, die im Zusammenhang mit der privaten Projektentwicklung stehen, vom Begünstigten der Bauleitplanung (Investor) zu planen und herzustellen. Dieses betrifft einen Rückbau der Frachtstraße im südlichen Teil ebenso wie den Umbau der Frachtstraße im nördlichen Teil des Plangebietes.

Für die Kosten der Baureifmachung der innerhalb des Teilplanes A gelegenen städtischen Grundstücke soll bei einem späteren Verkauf der städtischen Grundstücke eine Verrechnung mit dem Kaufpreis erfolgen. Im Rahmen der liegenschaftlichen Verhandlungen werden entsprechende vertragliche Vereinbarungen zwischen der Stadt Bielefeld (Immobilien Service Betrieb) und dem Investor zu treffen sein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der ISB die städtischen Grundstücke im Bereich des Teilplanes A (zwischen Frachtstraße und Walther-Rathenau-Straße) bereits mit erheblichem Aufwand durch Gebäudeabbrüche freigeräumt und weitgehend alllastsaniiert hat.

Die der Stadt durch den Bebauungsplan Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A und Teilplan B entstehenden Kosten sind im Verfahren weiter zu ermitteln. Dieses schließt auch die Kosten für die Herstellung / Ertüchtigung der Sportfläche an der Falkschule zum Zwecke eines Bolzplatzes ein.

Städtebauförderungsmittel stehen im Rahmen des Stadtumbauprogramms für den Abbruch der ehem. Drogenberatungsstelle an der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße zur Verfügung (Bewilligungsbescheid liegt vor, Förderung rd. 10.000 EUR, Fördersatz 70%) und können für die Neugestaltung der Grün- / Sportfläche (Bolzplatz) (Fördersatz 80%) beantragt werden, sofern diese als öffentliche Grünfläche ausgewiesen und als solche genutzt wird. In dem im Entwurf vorliegenden integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept für das Stadtumbaugebiet "Nördlicher Innenstadtrand" sind entsprechende Maßnahmen für diesem Bereich vorgeschlagen.

Bielefeld, 15. Mai 2009

Verfasser:

Stadt Bielefeld
Bauamt – Team 600.42 (Mitte-West)

Drees & Huesmann · Planer
Architekten BDA – Stadtplaner DASL, IfR, SRL
Vennhofallee 97
33689 Bielefeld
Tel. 05205-3230; Fax. 22679
e-mail: info@dhp-sennestadt.de